



NOTE DE TRAVAIL

DOUZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 19 – 30 novembre 2012

Point 1 : Questions stratégiques portant sur le défi de l'intégration, de l'interopérabilité et de l'harmonisation des systèmes à l'appui du concept de « Ciel unique » pour l'aviation civile internationale

1.1 : Plan mondial de navigation aérienne (GANP) — cadre pour la planification mondiale

**SOUTIEN DU PLAN MONDIAL DE NAVIGATION AÉRIENNE, DES ASBU
ET DE LA MISE EN ŒUVRE RÉGIONALE PAR LES GROUPES RÉGIONAUX
DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE**

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La 37^e session de l'Assemblée de l'OACI a eu comme résultat important, entre autres, la mise en évidence de la nécessité d'une gestion du trafic aérien avancée et harmonisée à l'échelle mondiale. L'Assemblée a prié instamment les États membres de partager avec l'OACI les plans de modernisation de la navigation aérienne et a chargé le Conseil de mettre à jour le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) en vue de garantir la compatibilité et l'harmonisation à l'échelle mondiale.

Le concept de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), présenté au Symposium de l'industrie de la navigation aérienne mondiale et mis à jour pour la douzième Conférence de navigation aérienne, est la base principale pour faire avancer le GANP en tant que solution adaptable à chaque État membre et à chaque région. S'il est vrai que les États membres peuvent faire avancer les systèmes de gestion du trafic aérien, ce sont les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) qui devront fournir les mécanismes harmonisés à l'échelle régionale pour en garantir le succès.

Pour les États-Unis, les ASBU et le GANP sont un pas dans la bonne direction et représentent le cadre pour la mise en œuvre de capacités futures dans son espace aérien national.

Suite à donner : La Conférence est invitée à convenir avec les États-Unis des recommandations figurant au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 Pour les instances de réglementation de l'aviation, les exploitants et l'industrie, l'harmonisation est nécessaire pour la coordination d'un système mondial de gestion du trafic aérien en évolution constante. La planification, le développement et la mise en œuvre d'un système harmonisé à l'échelle mondiale, et la formation connexe, dépendent d'un projet de cadre incluant des plans adaptables qui donnent lieu aux avantages attendus dans les domaines de l'exploitation, de l'économie et de la sécurité.

1.2 Le GANP et les ASBU proposés donnent une orientation stratégique accompagnée d'améliorations opérationnelles et d'avantages économiques mesurables et clairement définis. Les ASBU proposés décrivent les équipements embarqués et au sol nécessaires ainsi que les échéanciers pour la mise en œuvre des normes et des procédures. Le GANP et les ASBU aident les instances de réglementation, les exploitants et l'industrie à obtenir des analyses de rentabilité positives et ils prennent en compte une démarche adaptable et sur mesure.

1.3 Pour que ce système global fonctionne bien, les États membres de l'OACI doivent convenir qu'il s'agit là de la meilleure approche mondiale et approuver le GANP et les ASBU.

2. CONTEXTE

2.1 Avec des milliers de pistes, plus de 400 tours de contrôle, 178 installations de contrôle terminal et 21 régions intérieures d'information de vol, les États-Unis reconnaissent la nécessité d'un système de gestion du trafic aérien (ATM) avancé et harmonisé. Les États-Unis appuient le concept ASBU et le GANP comme cadre pour faire avancer les systèmes ATM à l'échelle mondiale.

2.2 Les ASBU et le GANP proposés n'imposent pas à tous les États de réaliser toutes les améliorations. Ils constituent plutôt une démarche commune pour mettre en œuvre les capacités là où elles sont nécessaires.

2.3 Les États-Unis ont tiré parti de nombreux avantages dans les régions où ils ont commencé à mettre en œuvre la technologie et les procédures ASBU. À l'aéroport international d'Atlanta Hartsfield-Jackson, l'utilisation du système mondial de localisation (GPS), de la navigation de surface (RNAV) et de la qualité de navigation requise (RNP) permet d'acheminer jusqu'à dix aéronefs de plus par heure, ce qui améliore l'efficacité de l'espace aérien national des États-Unis dans son ensemble. Dans le Metroplex de la région de Houston, les procédures fondées sur le système de renforcement satellitaire (SBAS) permettent d'éliminer des plans de vol jusqu'à 648 000 milles nautiques par année. Il en découle une économie de carburant pouvant atteindre jusqu'à 3 millions de gallons et une réduction des émissions de carbone équivalant à 31 000 tonnes métriques. À l'aéroport Sky Harbour de Phoenix, les descentes à profil optimisé ont permis à deux transporteurs aériens d'économiser approximativement 6,4 millions de dollars par année. Ces améliorations sont bénéfiques, non seulement pour l'espace aérien national des États-Unis, mais aussi pour l'efficacité et la sécurité des opérations à l'échelle internationale. Les avantages dont les États-Unis tirent déjà parti sont fondés sur les modules du bloc 0 des ASBU.

2.4 Le GANP, les ASBU et les feuilles de route technologiques aideront les États membres de l'OACI et les exploitants à imaginer un système idéal et à établir un plan adaptable tout en maintenant l'harmonisation à l'échelle mondiale. Ils contiennent également les échéanciers relatifs aux normes et pratiques recommandées ce qui facilitera la modification ou l'élaboration des règlements, des pratiques et de l'infrastructure nécessaire. Le secteur de l'aviation et les fournisseurs de services peuvent utiliser le GANP, les ASBU et les feuilles de route technologiques pour établir des analyses de rentabilité concernant l'élaboration et la création de technologies.

2.5 Comme mécanisme principal pour l'élaboration et la mise en œuvre des plans régionaux, les PIRG devront jouer un rôle actif dans la coordination avec les États auprès desquels ils sont accrédités en vue d'élaborer un cadre régional comprenant le GANP et les ASBU. Les PIRG devront également renforcer la coordination les uns avec les autres et ils pourraient tirer parti de la tenue d'un plus grand nombre de réunions de tous les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (ALLPIRG) ou de la création d'un groupe de coordination ALLPIRG. Les plans régionaux de navigation aérienne (ANP) et les procédures complémentaires régionales (SUPP) devront être maintenus et actualisés régulièrement.

afin qu'ils prennent en compte les nombreuses améliorations et les échéanciers proposés dans le GANP et les ASBU.

2.6 Le GANP, les ASBU et les feuilles de route technologiques permettent aux États membres de l'OACI et aux exploitants d'imaginer des systèmes idéaux et d'établir des plans adaptables tout en maintenant l'harmonisation à l'échelle mondiale. Ils contiennent également les échéanciers relatifs aux normes et pratiques recommandées. Ces plans et échéanciers faciliteront l'établissement de règlements, l'élaboration des pratiques et la mise en place de l'infrastructure nécessaire. Le secteur de l'aviation et les fournisseurs de services utilisent le GANP, les ASBU et les feuilles de route technologiques pour établir des analyses de rentabilité concernant l'élaboration et la création de technologies.

2.7 Comme mécanisme principal pour l'élaboration et la mise en œuvre des plans régionaux, les PIRG assurent la coordination avec les États auprès desquels ils sont accrédités en vue d'élaborer un cadre régional comprenant le GANP et les ASBU. Les PIRG n'ont pas établi une coordination suffisante les uns avec les autres pour pouvoir tirer parti de la tenue d'un plus grand nombre de réunions ALLPIRG ou de la création d'un groupe de coordination ALLPIRG. Par ailleurs, il est prévu que les plans régionaux de navigation aérienne (ANP) et les SUPP soient maintenus et actualisés régulièrement afin qu'ils prennent en compte les nombreuses améliorations et les échéanciers proposés dans le GANP et les ASBU.

3. CONCLUSION

3.1 La Conférence est invitée à :

- a) approuver la quatrième édition du Plan mondial de navigation aérienne et les feuilles de route technologiques en vue de leur approbation par la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI ;
- b) approuver les ASBU comme cadre pour le Plan mondial de navigation aérienne ;
- c) demander aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre de travailler avec les États auprès desquels ils sont accrédités, avec les organisations régionales et les uns avec les autres pour commencer à incorporer le Plan mondial de navigation aérienne et les ASBU dans les plans régionaux de navigation aérienne, selon qu'il convient.